

CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION

COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Paris, le 02 OCT. 2003

Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété industrielle
Le Chef du Département des brevets

M. H. Leuch

Martine PLANCHE

DOCUMENT DE PRIORITÉ

PRÉSENTÉ OU TRANSMIS
CONFORMÉMENT À LA
RÈGLE 17.1.a) OU b)

**INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIETE
INDUSTRIELLE**

SIEGE
26 bis, rue de Saint Petersburg
75800 PARIS cedex 08
Téléphone : 33 (0)1 53 04 53 04
Télécopie : 33 (0)1 53 04 45 23
www.inpi.fr

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE
page 1/2



Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 540 VI / 01C201

REMISE DES PIÈCES DATE 4 OCT 2002 LIEU 75 INPI PARIS N° D'ENREGISTREMENT 0212341 NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE PAR L'INPI - 4 OCT. 2002		1 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE RINUY, SANTARELLI 14, avenue de la Grande Armée, 75017 PARIS
Vos références pour ce dossier (facultatif) BIF023247/FR		

Confirmation d'un dépôt par télécopie <input type="checkbox"/> N° attribué par l'INPI à la télécopie	
2 NATURE DE LA DEMANDE Demande de brevet Demande de certificat d'utilité Demande divisionnaire <i>Demande de brevet initiale</i> <i>ou demande de certificat d'utilité initiale</i> Transformation d'une demande de brevet européen <i>Demande de brevet initiale</i>	
Cochez l'une des 4 cases suivantes <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
N° _____ Date _____ N° _____ Date _____ N° _____ Date _____	

3 TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)
 "Bateau à poutre arrière mobile."

4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE	Pays ou organisation _____ Date _____ N° _____ Pays ou organisation _____ Date _____ N° _____ Pays ou organisation _____ Date _____ N° _____
	<input type="checkbox"/> S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»

5 DEMANDEUR (Cochez l'une des 2 cases) Nom ou dénomination sociale Prénoms Forme juridique N° SIREN Code APE-NAF Domicile ou siège Nationalité N° de téléphone (facultatif) Adresse électronique (facultatif)		<input type="checkbox"/> Personne morale <input type="checkbox"/> Personne physique CHANTIERS BENETEAU SA Société anonyme _____ _____ Z.I Des Mares, _____ 18 527 01 SAINT-HILAIRE-DE-RIEZ _____ FRANCE FRANCAISE N° de télécopie (facultatif) _____ <input type="checkbox"/> S'il y a plus d'un demandeur, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»
---	--	---

Réservé à l'INPI

REMISE DES PIÈCES

DATE

4 OCT 2002

LIEU

75 INPI PARIS

N° D'ENREGISTREMENT

0212341

NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI

DB 540 W / 3C0301

Vos références pour ce dossier :
(facultatif)

BIF023247/FR

6 MANDATAIRE

Nom

Prénom

Cabinet ou Société

RINUY, SANTARELLI

N° de pouvoir permanent et/ou
de lien contractuel

Adresse

Rue

14 AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE

Code postal et ville

75 017 PARIS

N° de téléphone (facultatif)

01 40 55 43 43

N° de télécopie (facultatif)

Adresse électronique (facultatif)

7 INVENTEUR (S)

Les inventeurs sont les demandeurs

☐ Oui

☒ Non Dans ce cas fournir une désignation d'inventeur(s) séparée

8 RAPPORT DE RECHERCHE

Uniquement pour une demande de brevet (y compris division et transformation)

Établissement immédiat
ou établissement différé

☒

☐

Paiement échelonné de la redevance

Paiement en deux versements, uniquement pour les personnes physiques

☐ Oui

☐ Non

**9 RÉDUCTION DU TAUX
DES REDEVANCES**

Uniquement pour les personnes physiques

☐ Requête pour la première fois pour cette invention (joindre un avis de non-imposition)

☐ Requête antérieurement à ce dépôt (joindre une copie de la décision d'admission pour cette invention ou indiquer sa référence) :

Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite»,
indiquez le nombre de pages jointes

**10 SIGNATURE DU DEMANDEUR
OU DU MANDATAIRE**
(Nom et qualité du signataire)

**Bruno QUANTIN N°92.1206
RINUY, SANTARELLI**

**VISA DE LA PRÉFECTURE
OU DE L'INPI**

M. ROCHET

5 L'invention se rapporte au domaine des embarcations, maritimes ou fluviales.

Elle concerne une telle embarcation munie d'un cockpit et d'une plage arrière notamment un bateau de plaisance.

10 Certaines de ces embarcations disposent sur la partie arrière du pont d'un espace couvert ou non, éventuellement pourvu de sièges, appelé cockpit. Cet espace est délimité à l'arrière par une poutre arrière.

De plus, ce type de bateaux comporte généralement une plage arrière sur la partie arrière de la coque, disposée à proximité de la surface de l'eau.

15 Cette plage arrière est utilisée comme plate forme permettant la baignade lorsque le bateau est à l'arrêt.

La poutre arrière délimitant le cockpit agit ainsi comme une barrière de séparation entre le cockpit et la plage arrière.

20 Les bateaux connus, munis d'un cockpit et d'une plage arrière, donnent satisfaction en mettant à disposition un espace protégé ainsi qu'une plate forme pour la baignade.

Néanmoins, le but de l'invention est d'améliorer ces bateaux en procurant les avantages décrits ci-après.

25 A cet effet, l'invention vise un bateau de plaisance comportant un cockpit, une plage arrière ainsi qu'une poutre arrière séparant le cockpit de la plage arrière, caractérisé en ce que ladite poutre est montée mobile entre une position arrière dans laquelle le cockpit présente une superficie maximale et la
30 plage arrière présente une superficie minimale, et une position avant dans laquelle le cockpit présente une superficie minimale et la plage arrière présente une superficie maximale.

Il est à noter que la poutre arrière ne participe plus à la rigidité du bateau, ce qui va à l'encontre des constructions habituelles dans lesquelles la poutre arrière, ou au moins sa base, est reliée à la coque du bateau.

Cette disposition mobile de la poutre arrière permet d'allouer plus
5 d'espace respectivement à la plage arrière ou au cockpit, selon les moments.

En effet, les utilisateurs d'une embarcation nautique munie d'un cockpit et d'une plage arrière, n'occupent pas ces deux espaces en même temps.

Lorsque l'embarcation fait route, l'espace de la plage arrière est
10 inoccupé alors qu'à l'arrêt, au mouillage ou à quai, il devient beaucoup plus fréquenté, notamment au moment de la baignade ou du débarquement des occupants, tandis que le cockpit reste peu occupé.

Or, la surface étant toujours comptée sur une embarcation, cet agencement présente l'avantage d'étendre l'espace privilégié selon le moment
15 par les occupants au détriment de l'autre. Ainsi, le confort procuré par une embarcation de dimensions données se trouve être amélioré et correspond à celui d'une embarcation plus grande.

Par ailleurs, l'invention procure un avantage économique à tout propriétaire d'une embarcation qui en est munie, et ce tant lors de l'acquisition
20 de celle-ci que par la suite.

En effet, ledit propriétaire au moment de son acquisition, une fois fixé le degré de confort dont il a besoin peut arrêter son choix sur un bateau moins important et donc moins cher que celui qui serait dépourvu de l'invention et qu'il devrait acheter pour bénéficier d'un confort équivalent, puis ce propriétaire,
25 pendant toute la durée de vie de l'embarcation, consacrera un budget annexe également moins élevé pour les postes inévitables que sont le prix du stationnement à terre et à flot, le coût des assurances, le coût de l'entretien et du service après vente.

Selon un mode de réalisation, le plancher du cockpit et la plage
30 arrière sont disposés dans le prolongement l'un de l'autre.

Cette disposition permet, lors de la conception de l'embarcation, de prévoir une seule et unique surface formant aussi bien le plancher du cockpit

que la plage arrière, plutôt que de prévoir une transition douce entre deux planchers de hauteur différente.

Pour réaliser le déplacement de la poutre, celle-ci peut être montée sur au moins une glissière disposée dans la direction longitudinale du bateau.

5 Ceci est un moyen simple de permettre un déplacement sans efforts de la poutre, puisque le soulèvement de celle-ci n'est alors pas nécessaire.

Par ailleurs, la glissière peut comporter deux gorges longitudinales pratiquées dans le plancher du bateau.

10 Le fait de recourir à ces deux gorges permet de disposer d'une glissière dissimulée dans le plancher plutôt que saillante, un cache recouvrant partiellement l'ouverture des gorges pouvant éventuellement être ajouté pour plus de sécurité.

15 De plus, la poutre peut comporter deux chariots munis de galets engagés dans lesdites gorges, le fond des gorges formant une piste inférieure pour les galets.

D'une part, ces chariots à galet peuvent être munis chacun de plusieurs galets et, d'autre part, chacun de ces galets peut avoir plusieurs points d'appui, ceci afin d'assurer la stabilité de la poutre aussi bien statique qu'en cours de coulissement.

20 Pour les mêmes raisons, lesdites gorges peuvent avantageusement comporter chacune un cache supérieur de manière que lesdits galets soient contenus entre ladite piste inférieure et une piste supérieure.

Dans un mode de réalisation, le bateau comporte en outre des moyens de blocage du déplacement de la poutre.

25 Ces moyens de blocage préviennent les mouvements intempestifs de la poutre qui pourraient être induits, par exemple, par les mouvements du bateau. Ils peuvent coopérer à cet effet avec les éventuels points d'appui et pistes évoqués précédemment.

30 Selon un autre mode de réalisation, une portion de la poutre est mobile par rapport au reste de la poutre de manière à former une porte entre le cockpit et la plage arrière.

Une telle porte est un élément de confort délimitant un passage, ce qui évite d'avoir à enjamber la poutre pour passer du cockpit à la plage arrière et inversement.

5 Ladite porte peut avantageusement être formée par une extrémité latérale de la poutre rattachée au reste de la poutre par une charnière de manière à ouvrir vers l'intérieur du cockpit.

 L'ouverture vers l'intérieur du cockpit garantit la sécurité des personnes se trouvant dans le cockpit puisque l'ouverture de la porte ne peut se faire en s'appuyant sur celle-ci par mégarde, elle doit résulter d'une
10 manœuvre volontaire de traction.

 D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaissent à la lumière de la description qui va suivre d'un mode de réalisation préféré donné à titre d'exemple non limitatif, description faite en référence aux dessins annexés dans lesquels :

15 - la figure 1 est une vue d'ensemble en perspective $\frac{3}{4}$ arrière d'un bateau selon l'invention ;

 - la figure 2 est une vue en perspective de l'arrière du bateau de la figure 1, la poutre arrière étant en position arrière et la porte de la poutre arrière n'étant pas représentée ;

20 - la figure 3 est une vue similaire à la figure 2, la poutre arrière étant en position avant ;

 - la figure 4 est une vue éclatée en perspective montrant la poutre arrière et les chariots à galets s'y rapportant ;

25 - la figure 5 est une vue en perspective de la poutre montée coulissante sur deux gorges du plancher de l'embarcation, par l'intermédiaire des chariots à galets ;

 - la figure 6 est une vue de détail en coupe montrant le profil d'un galet engagé dans une gorge ;

30 - la figure 7 est une vue partielle en perspective de l'arrière du bateau de la figure 1 montrant la poutre en position arrière, la porte fermée, ainsi que, dans l'encadré E, le dispositif de verrouillage et ses emplacements.

La figure 1 montre en perspective un bateau 1 de plaisance. Il comporte sur sa partie arrière un cockpit 2 et une plage arrière 3 séparé l'un de l'autre par une poutre arrière 4.

5 Cette poutre 4 comporte également une porte 5 qui, lorsqu'elle est fermée (figures 1 et 7), prolonge la poutre 4 pour former une barrière fermant l'arrière du bateau 1.

En référence aux figures 2 et 3, il apparaît que le cockpit 2 et la plage arrière 3 sont dans le prolongement l'un de l'autre, c'est-à-dire qu'un seul et même plancher 6 constitue le plancher du cockpit 2 d'un côté de la poutre 4 et le plancher de la plage arrière 3 de l'autre côté de la poutre 4.

En définitive, le cockpit 2 et la plage arrière 3 sont un même espace simplement cloisonné par la poutre 4. Selon l'invention, la poutre 4 est longitudinalement mobile.

15 A cet effet, sont pratiquées ici deux gorges 7 dans le plancher 6, destinées à permettre le coulissement de la poutre 4 sur le plancher 6, selon la direction longitudinale D du bateau (figure 3).

Des chariots à galets 8, ici au nombre de deux, sont fixés sur la tranche de la poutre 4 (figure 4). Ces chariots 8 comportent chacun deux galets 9 s'engageant dans les gorges 7 évoquées (figure 5) en s'appuyant sur le fond de la gorge 7.

La figure 6 est en vue en coupe selon un plan perpendiculaire au plancher 6 et passant par l'axe de rotation d'un des galets 9. La structure d'un chariot à galets 8 est ainsi visible.

25 Le chariot 8 comporte sur cette vue un corps 10, un axe 11 et un galet 9.

Le corps 10 est en forme d'équerre de manière à pouvoir être fixé sur la tranche de la poutre 4 et à s'étendre perpendiculairement à ladite tranche.

30 L'axe 11 est un arbre s'étendant, quant à lui, perpendiculairement au corps 10. Sur cet axe 11 est monté tournant un galet 9 dont le profil concave permet deux appuis 12 dans le fond de la gorge 7.

La gorge 7 est par ailleurs recouverte partiellement par un cache 13 longitudinal, fixé au plancher 6 pour des raisons de sécurité autant que de

confort. Seule une lumière 14, apte au passage du corps 10 du chariot 8 à galets, est laissée ouverte.

La poutre 4 repose ainsi sur huit appuis (quatre galets assurant chacun deux appuis 12) pour une bonne stabilité et un coulissement sans
5 coincement, tandis que les caches 13 préviennent tout soulèvement intempestif de la poutre 4.

Ce bateau 1 dispose en outre de moyens pour bloquer la poutre 4 dans une position donnée. Des targettes 15 sont prévues sur la poutre 4 (voir figure 7) et des gâches 16 sont placées sur le plancher 6 et les montants
10 latéraux 17 de la coque, en regard des targettes 15.

Un jeu de gâches 16 est nécessaire pour chaque position de la poutre 4 que l'on souhaite pouvoir verrouiller.

En variante non représentée, les gâches et les targettes sont interverties.

15 Par ailleurs, également en référence à la figure 7, la porte 5 est avantageusement reliée à la poutre 4 par des charnières de manière à pouvoir se fermer dans le prolongement de la poutre 4 (figures 1 et 7) ou bien s'ouvrir vers l'intérieur du cockpit en se rabattant contre la poutre 4.

Les figures 2 et 3, bien que la porte 5 n'y soit pas représentée pour
20 des raisons de clarté, donnent un aperçu de l'arrière du bateau 1 lorsque la porte 5 est ouverte.

Le passage ainsi créé permet la circulation des personnes entre le cockpit 2 et la plage arrière 3.

Le bateau 1 décrit ici dispose donc d'une partie arrière modulable
25 que l'on peut utiliser de la manière suivante.

La mobilité de la poutre 4 permet de déplacer le cloisonnement définissant le cockpit 2 et la plage 3, au détriment de l'un ou de l'autre en fonction de l'utilisation qui est faite du bateau à un moment donné.

Sur la figure 1, la poutre 4 est en position arrière. C'est la position la
30 plus reculée que peut prendre la poutre 4, le cockpit 2 disposant alors d'une surface maximale et la plage arrière 3 d'une surface minimale.

La figure 1 montre en effet une plage arrière 3 se réduisant à un simple rebord à peine saillant de la coque.

Cette position arrière peut être verrouillée comme évoqué précédemment par les targettes 15 et un jeu de gâches 16 qui sont disposées
5 pour coopérer avec les targettes 15 lorsque la poutre 4 est dans cette position arrière.

La poutre 4 en position arrière est verrouillée, la porte 5 étant fermée, ce qui est la configuration du bateau 1 requise pour la navigation.

Les passagers du bateau 1 peuvent alors disposer du cockpit 2 en
10 toute sécurité, tandis que la plage arrière 3 inutilisée pendant cette phase de navigation, est mise à profit pour agrandir le cockpit 2.

La position arrière de la poutre 4 est également celle représentée sur les figures 2 et 7.

La figure 3, en revanche, montre la poutre 4 en position avant, cette
15 configuration correspondant à une phase où le bateau 1 est à l'arrêt, au port ou en mer calme.

Contrairement à la position arrière, l'espace du cockpit 2 est ici réduit pour libérer une plage arrière 3 suffisamment grande pour autoriser les passagers à se baigner ou à stationner au bord de l'eau, en accédant
20 avantageusement à la poutre arrière 3 par la porte 5.

De même que pour la position arrière, la poutre peut être verrouillée en position avant par un jeu supplémentaire de gâches 16 disposées pour coopérer avec les targettes 15 lorsque la poutre 4 est dans cette position avant.

En dehors de ces deux positions extrêmes, la poutre 4 peut prendre
25 toute position intermédiaire assurant un compromis adéquat entre l'espace du cockpit 2 et l'espace de la plage arrière 3 à un moment donné, position éventuellement matérialisée par d'autres moyens de blocage.

Des variantes de réalisation peuvent être envisagées sans pour autant sortir du cadre de l'invention, notamment les moyens de blocage de la
30 poutre 4 peuvent être par exemple des dispositifs de freinage débrayables, la porte 5 peut être une barrière télescopique escamotable, ou encore le

déplacement de la poutre 4 peut se faire le long de glissières latérales ou de tout autre dispositif.

REVENDECATIONS

1. Bateau de plaisance (1) comportant un cockpit (2), une plage arrière (3) ainsi qu'une poutre arrière (4) séparant le cockpit (2) de la plage arrière (3), caractérisé en ce que ladite poutre (4) est montée mobile entre une position
5 arrière dans laquelle le cockpit (2) présente une superficie maximale et la plage arrière (3) présente une superficie minimale, et une position avant dans laquelle le cockpit (2) présente une superficie minimale et la plage arrière (3) présente une superficie maximale.

2. Bateau de plaisance selon la revendication 1, caractérisé en ce que
10 le plancher (6) du cockpit (2) et la plage arrière (3) sont disposés dans le prolongement l'un de l'autre.

3. Bateau de plaisance selon l'une quelconque des revendications 1 à 2, caractérisé en ce que ladite poutre (4) est montée sur au moins une glissière (7) disposée dans la direction longitudinale du bateau (1).

15 4. Bateau de plaisance selon la revendication 3, caractérisé en ce que la glissière comporte deux gorges (7) longitudinales pratiquées dans le plancher (6) du bateau (1).

5. Bateau de plaisance selon la revendication 4, caractérisé en ce que la poutre (4) comporte deux chariots (8) munis de galets (9) engagés dans
20 lesdites gorges (7), le fond des gorges (7) formant une piste inférieure pour les galets (9).

6. Bateau de plaisance selon la revendication 5, caractérisé en ce que lesdites gorges (7) comportent chacune un cache (13) supérieur de manière que lesdits galets (9) soient contenus entre ladite piste inférieure et une piste
25 supérieure.

7. Bateau de plaisance selon l'une quelconque des revendications 1 à 6, caractérisé en ce qu'il comporte en outre des moyens de blocage (15, 16) du déplacement de la poutre (4).

8. Bateau de plaisance selon l'une quelconque des revendications 1 à
30 7, caractérisé en ce qu'une portion de la poutre (4) est mobile par rapport au reste de la poutre (4) de manière à former une porte (5) entre le cockpit (2) et la plage arrière (3).

9. Bateau de plaisance selon la revendication 8, caractérisé en ce que ladite porte (5) est formée par une extrémité latérale de la poutre (4) rattachée au reste de la poutre (4) par une charnière de manière à ouvrir vers l'intérieur du cockpit (2).

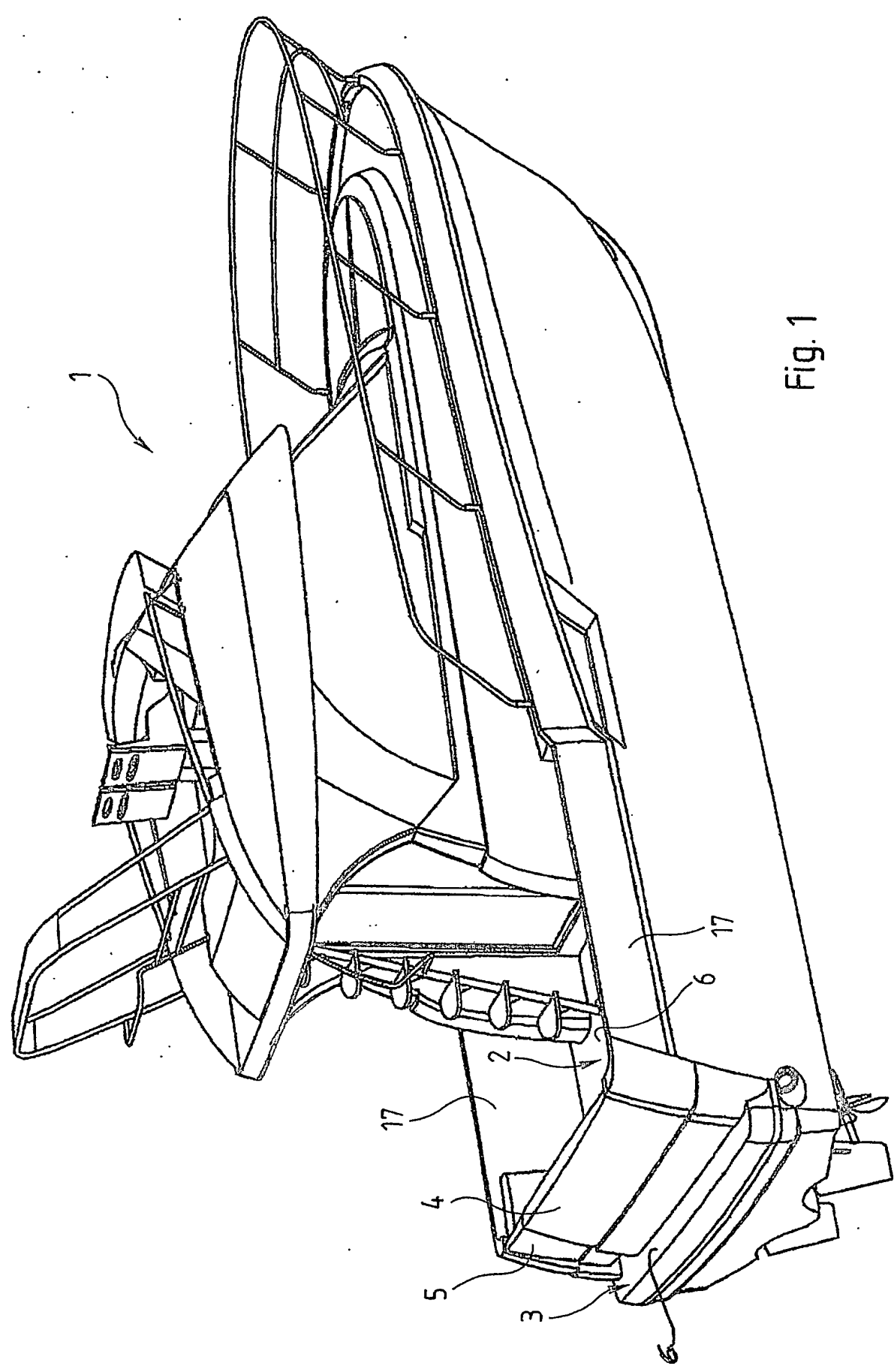


Fig. 1

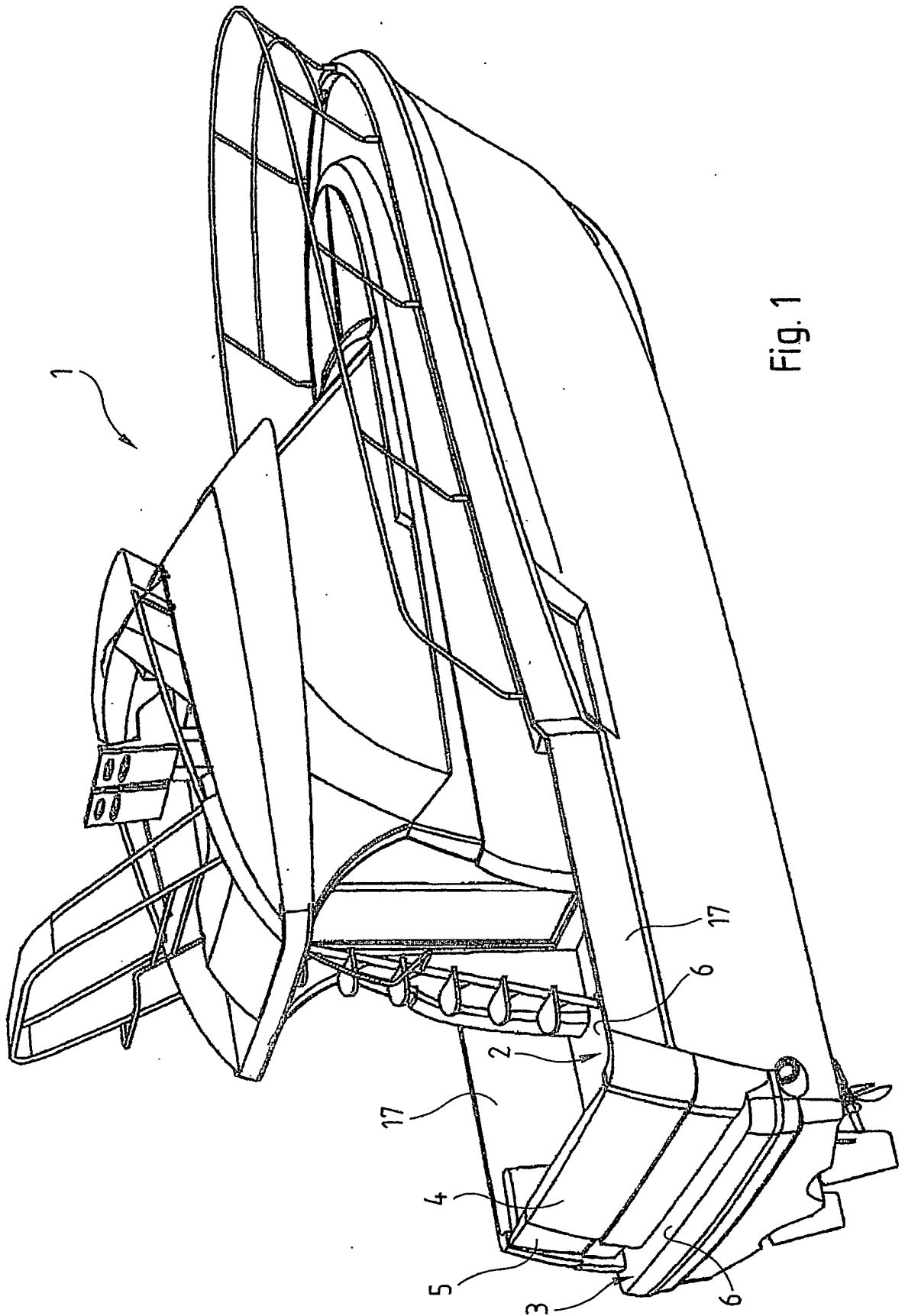


Fig. 1

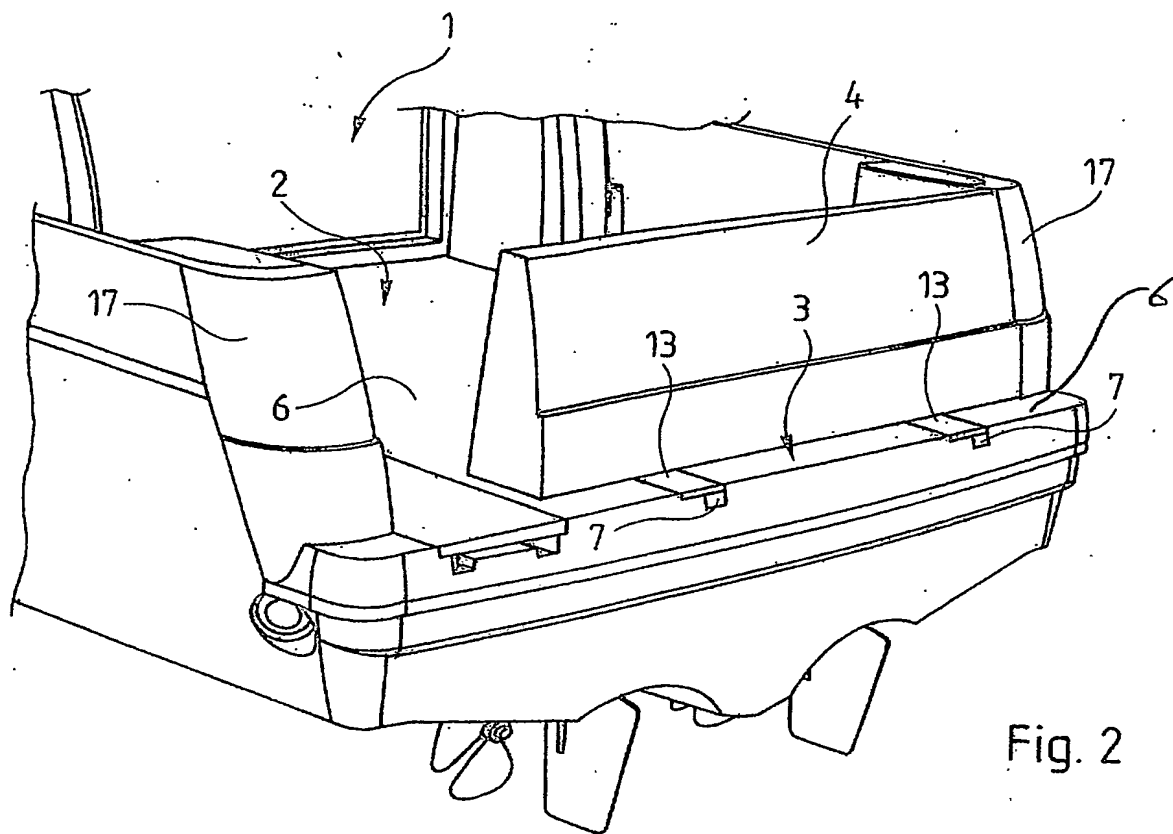


Fig. 2

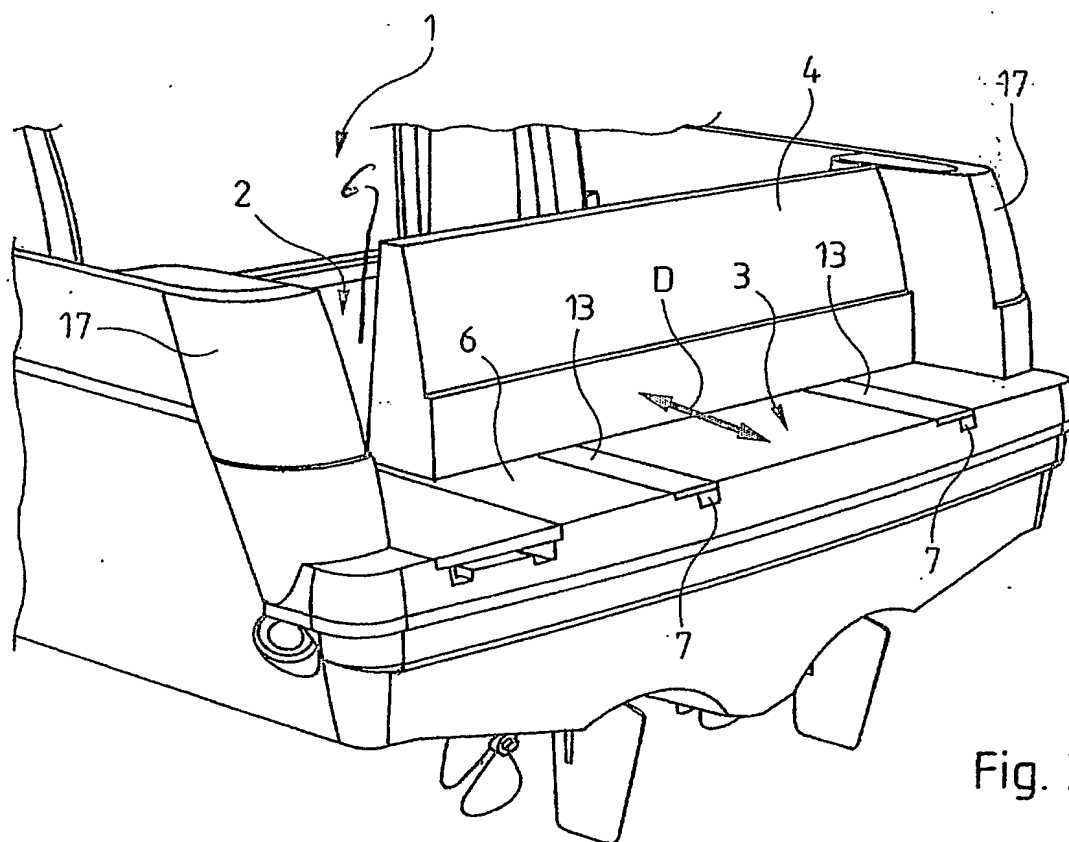


Fig. 3

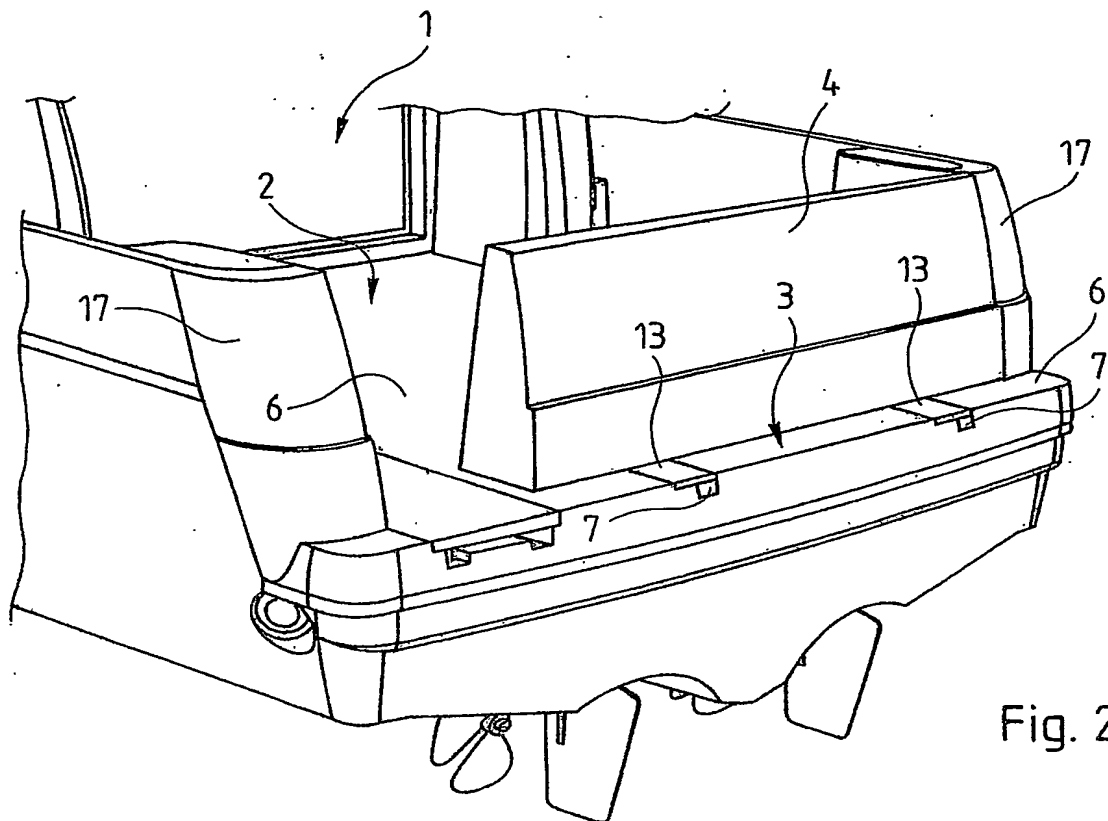


Fig. 2

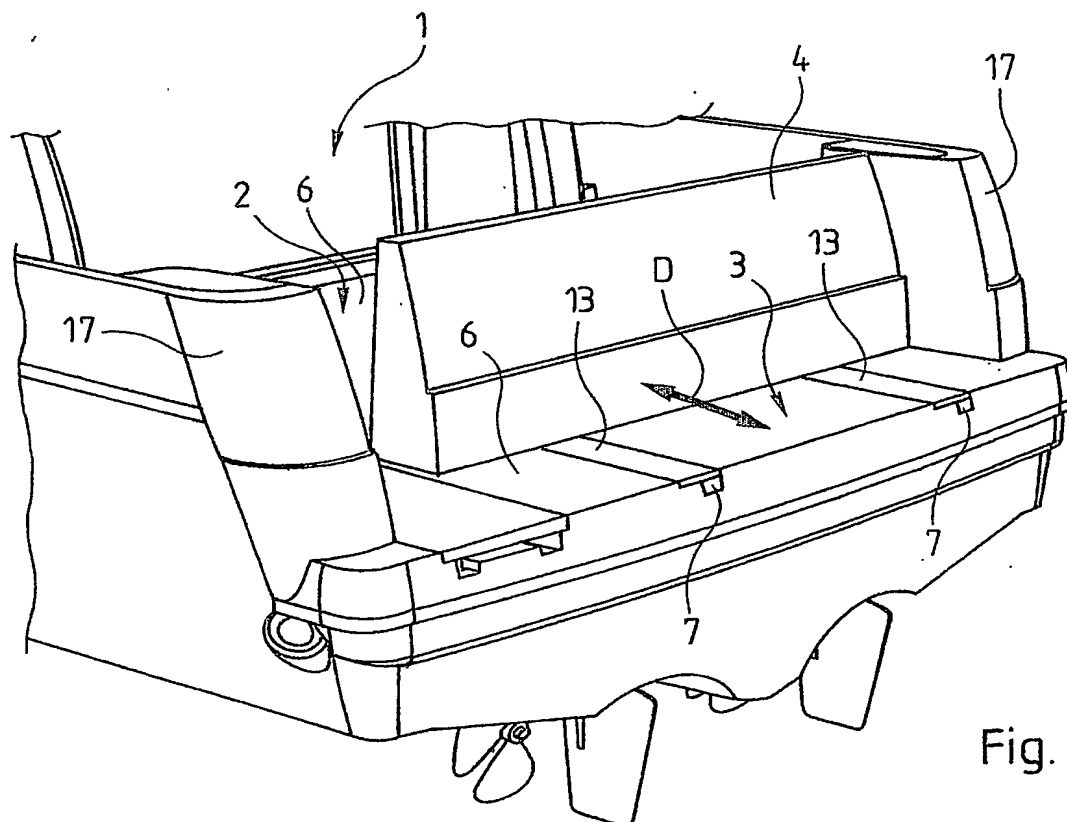


Fig. 3

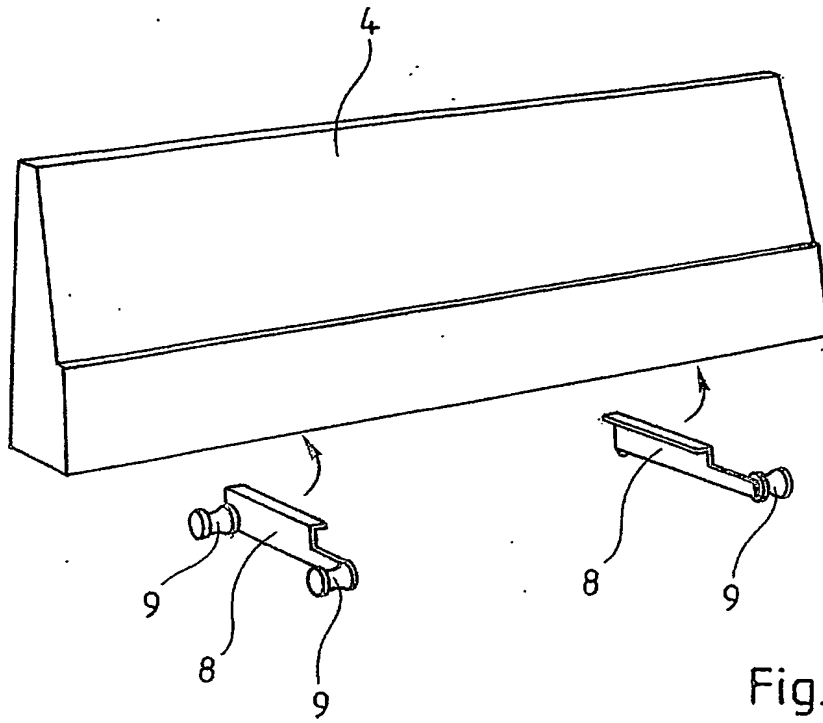


Fig. 4

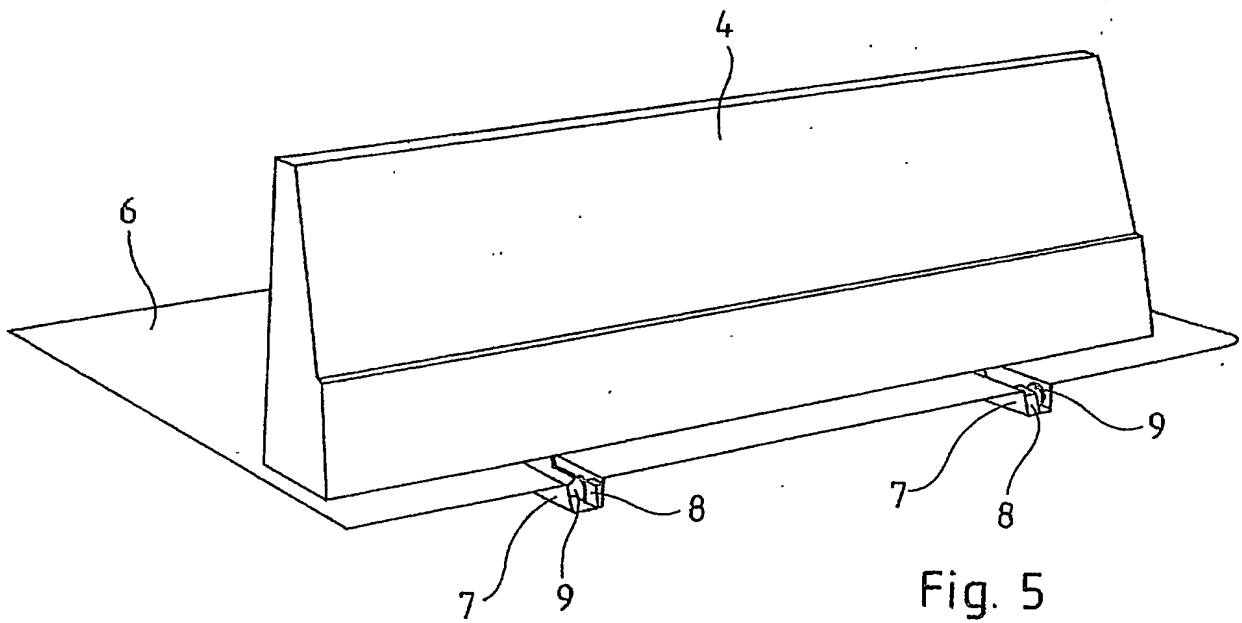


Fig. 5

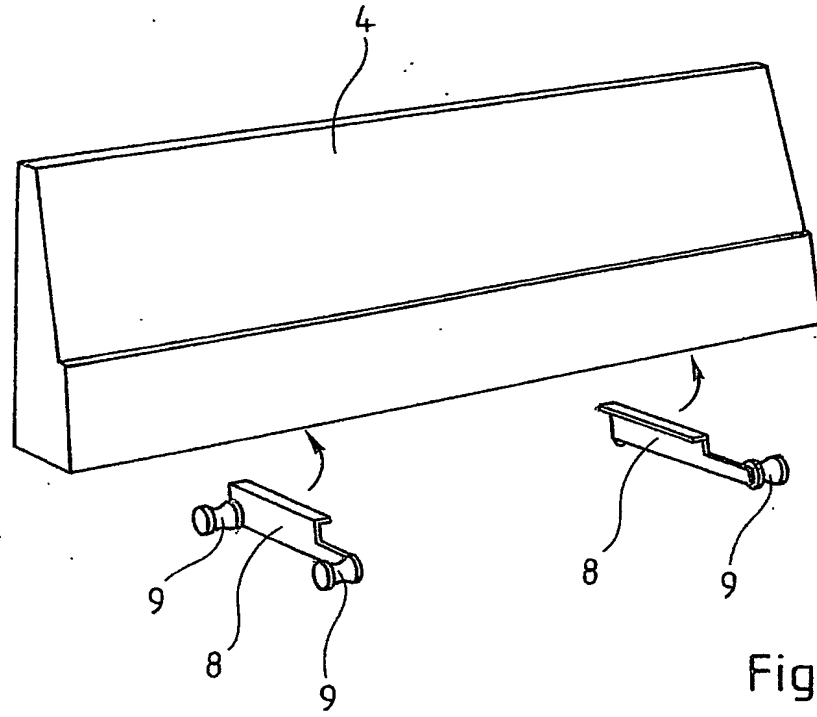


Fig. 4

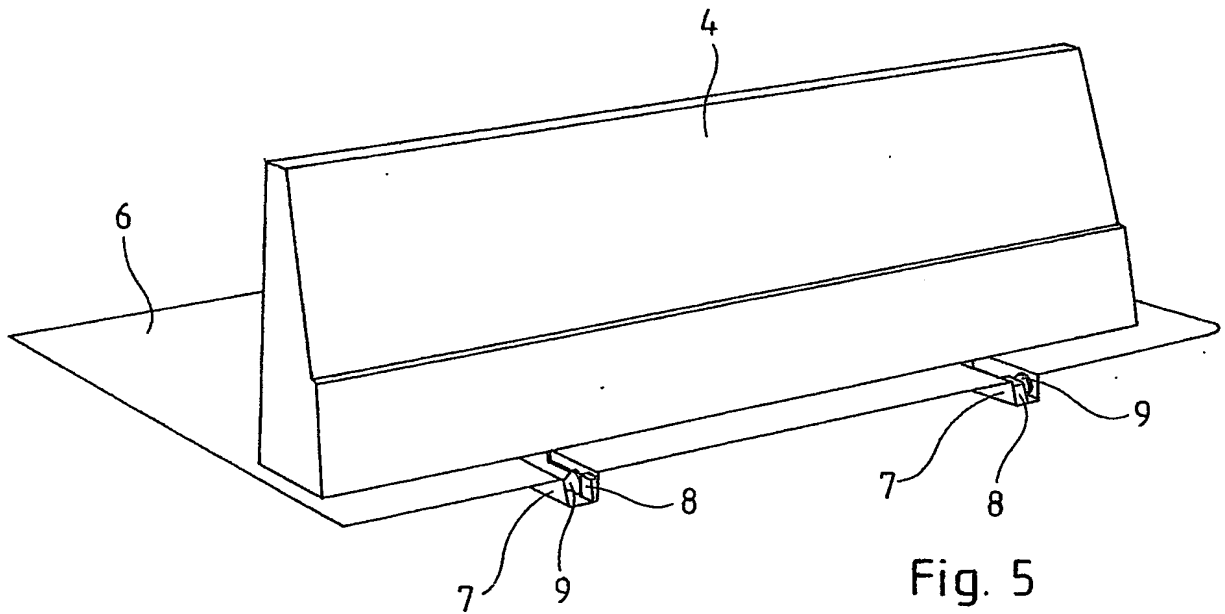


Fig. 5

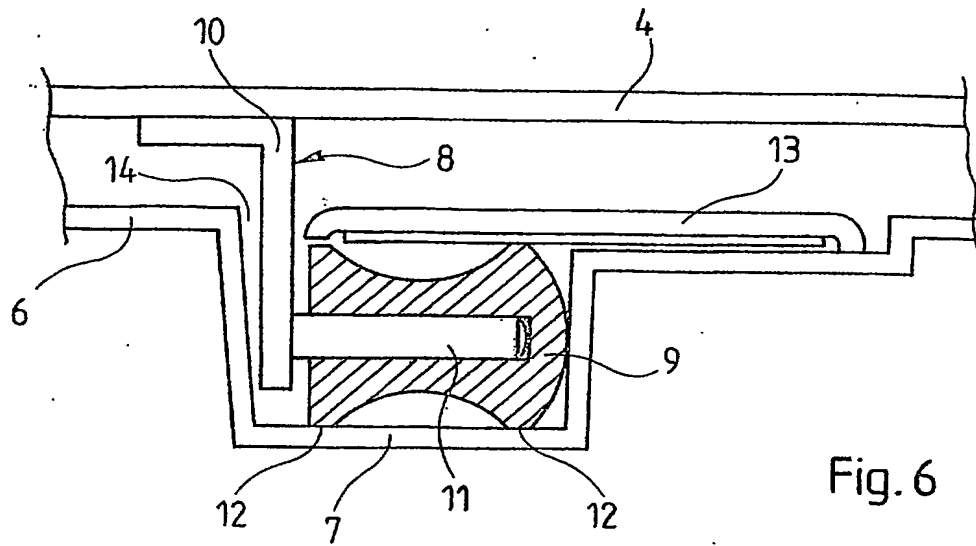


Fig. 6

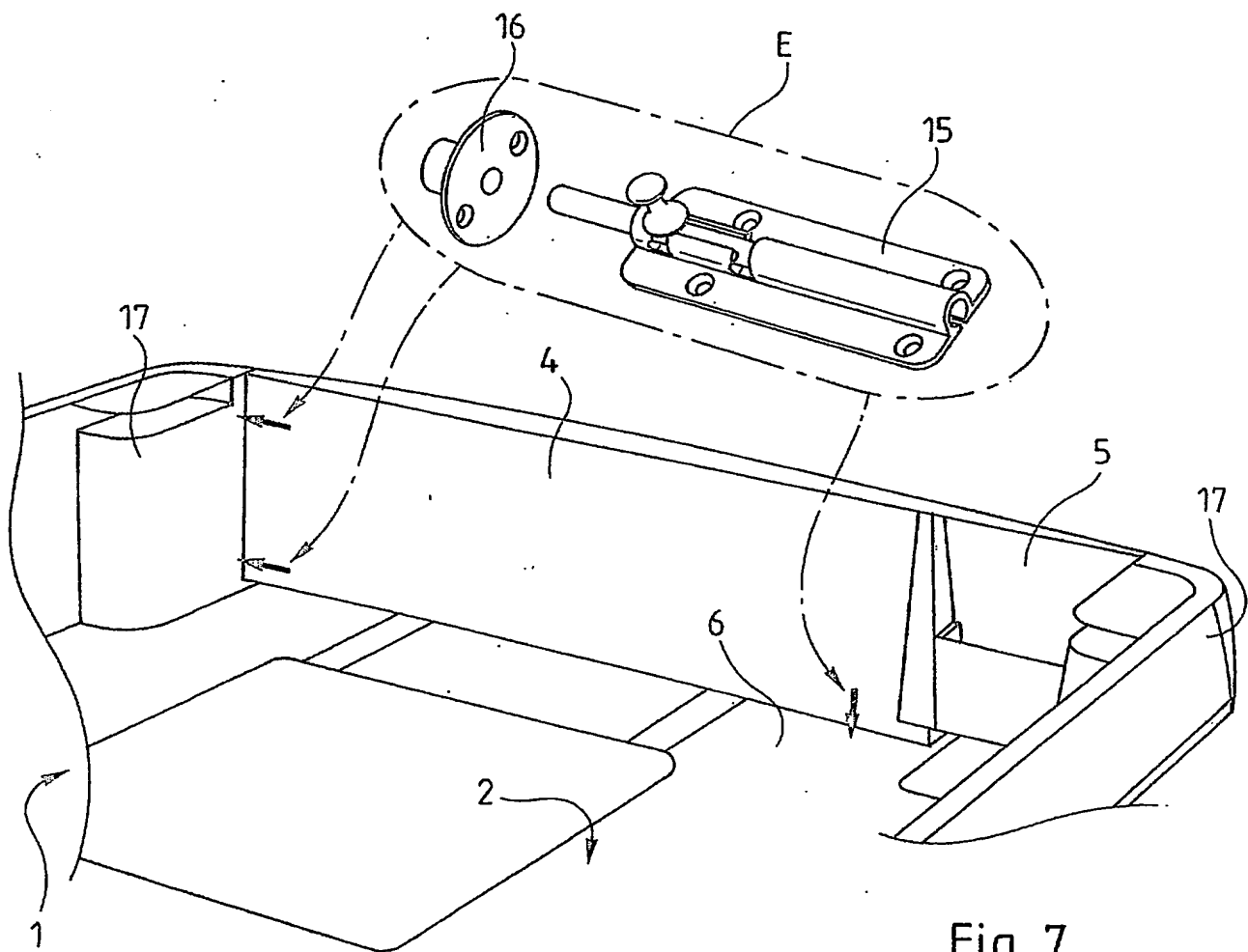


Fig. 7

DÉPARTEMENT DES BREVETS

6 bis, rue de Saint Pétersbourg

5800 Paris Cedex 08

téléphone : 33 (1) 53 04 53 04 Télécopie : 33 (1) 42 94 86 54

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S) Page N° **1/1**

(À fournir dans le cas où les demandeurs et les inventeurs ne sont pas les mêmes personnes)



Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 113 W - 27C(01)

Vos références pour ce dossier (facultatif)

N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL

BIF023247/FR

02.12.344

TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)

"Bateau à poutre arrière mobile."

LE(S) DEMANDEUR(S) :

CHANTIERS BENETEAU SA

DESIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S) :

1	Nom	LE BIHAN	
	Prénoms	Thomas	
Adresse	Rue	6, rue des Pinsons,	
	Code postal et ville	8 5 2 2 0 L'AIGUILLON-SUR-VIE, France.	
Société d'appartenance (facultatif)			
2	Nom	TABLEAU	
	Prénoms	Patrick	
Adresse	Rue	La Taillebaudière	
	Code postal et ville	8 5 7 1 0 CHATEAUNEUF, France.	
Société d'appartenance (facultatif)			
3	Nom		
	Prénoms		
Adresse	Rue		
	Code postal et ville		
Société d'appartenance (facultatif)			

S'il y a plus de trois inventeurs, utilisez plusieurs formulaires. Indiquez en haut à droite le N° de la page suivi du nombre de pages.

DATE ET SIGNATURE(S)

DU (DES) DEMANDEUR(S)

OU DU MANDATAIRE

(Nom et qualité du signataire)

Le 4 Octobre 2002

Bruno QUANTIN N°92.1206

RINUY, SANTARELLI

PCT Application
FR0302864

